Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/5155

28. 06. 96

Antrag

der Abgeordneten Dietmar Schütz (Oldenburg), Annette Faße, Konrad Kunick, Klaus Lennartz, Wolfgang Behrendt, Lilo Blunck, Edelgard Bulmahn, Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese Dobberthien, Elke Ferner, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Gabriele Iwersen, Jann-Peter Janssen, Susanne Kastner, Horst Kubatschka, Dieter Maaß (Herne), Christoph Matschie, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Michael Müller (Düsseldorf), Jutta Müller (Völklingen), Günter Oesinghaus, Georg Pfannenstein, Karin Rehbock-Zureich, Siegfried Scheffler, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Dr. Angelica Schwall-Düren, Wieland Sorge, Dr. Peter Struck, Dr. Bodo Teichmann, Margitta Terborg, Reinhard Weis (Stendal), Heidemarie Wieczorek-Zeul, Berthold Wittich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Schutz vor Öltankerunfällen und Umweltschäden in europäischen Gewässern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Havarie des Supertankers „Sea Empress" hat sich als bislang schwerstes Tanker-Unglück in europäischen Gewässern erwiesen. Die Kombination von menschlichem Versagen, unzureichender Ausrüstung der Berge- und Rettungsdienste und letztlich ungenügender Belastbarkeit der Tankerhülle führte zu einer Ölverpestung der walisischen Küste mit noch nicht absehbaren langfristigen Folgen für die dort einheimische Meeresflora und -fauna.

Vor dem Hintergrund dieses nach der „Aegean Sea" und der „Braer" dritten großen Tankerunglücks in europäischen Gewässern muß das alltägliche Risiko der Öltankertransporte erneut auf den Prüfstand. Trotz einer Reihe von Verbesserungen der Schiffssicherheit in den letzten Jahren kann sich jederzeit ein Unglück in dieser Größenordnung z. B. auch in der Deutschen Bucht ereignen – und dies wäre dann eine ökologische und auch ökonomische Katastrophe mit unabsehbaren Folgen für die Nordseeküste und das Wattenmeer.

Weiterhin entspricht die Mehrzahl der weltweiten Tankerflotte nicht den heutigen Sicherheitsstandards, besitzen auch die in europäischen Gewässern fahrenden Großtanker noch immer nicht alle Doppelhüllen oder gleichwertige Konstruktionen, redundante Betriebssysteme und ausreichend geschultes Personal.

Angesichts von rund 34,5 Mio. Tonnen Rohöl und 18,2 Mio. Tonnen Ölprodukte, die 1995 in deutschen Häfen umgeschlagen wurden (das sind rund 1/3 der Gesamteinfuhren), bestehen für die deutsche Nord- und Ostseeküste mit ihrem einzigartigen Watten- und Boddenmeer eine hochgradige Gefährdung und dringender Handlungsbedarf, weitere Verbesserungen bei der Tankersicherheit durchzusetzen.

Manifeste Wirtschaftsinteressen und der harte Konkurrenzkampf auf dem internationalen Tankermarkt erfordern ein wirksames Sicherheits- und Umweltkorrektiv zum Schutz der Meere und Küsten. Erforderlich sind wirksame Maßnahmen zur Vermeidung von Öltankerunfällen auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene. Die Durchsetzung anspruchsvoller Sicherheitsauflagen wird neben den Küstenanrainern auch denjenigen deutschen Werften zugute kommen, die diese Sicherheitstechnik anbieten können.

Mittel- und langfristig ist eine Risikominimierung durch Verringerung des Anteils der Ölimporte per Tankschiff anzustreben. Die Abhängigkeit vom Öl ist durch verstärkte Anstrengungen auf dem Gebiet der Energieeinsparung, der Effizienzsteigerung und der Förderung umweltverträglicher und verbrauchernaher Energieversorgung zielstrebig zu vermindern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

folgende Maßnahmen zum Schutz vor Öltankerunfällen und Umweltschäden in europäischen Gewässern zu ergreifen:

1. Im Rahmen der EU und anderer internationaler Organisationen muß ein europaweit einheitliches Sicherheitskonzept für den Tankerverkehr erstellt werden, in dessen Mittelpunkt die Prävention von Öltankerunglücken steht.

2. Gemeinsam mit den Partnern in der EU und den anderen Nord- und Ostseeanrainerstaaten ist ein Einlaufverbot für Tanker zu verhängen, die nicht dem geltenden IMO-Standard für Neubauten (Doppelhülle oder vergleichbare Sicherheitskonstruktion) entsprechen. Das von der IMO vorgesehene Höchstalter vorhandener Tanker von 25/30 Jahren muß deutlich auf 15 Jahre reduziert werden.

3. Ökologisch besonders sensible Küstengewässer von Nord- und Ostsee außerhalb der Hauptschiffahrtsrouten müssen für Supertanker ab einer bestimmten festzulegenden Größe völlig gesperrt werden; unterhalb dieser Größe dürfen sie nur von modernen, den heutigen Sicherheitsanforderungen entsprechenden Tankern befahren werden.

4. Ein leistungsstarker Hochseeschlepper muß ganzjährig für den Bereich der Deutschen Bucht vorgehalten werden. In Abstimmung mit den europäischen Nachbarstaaten ist eine ausreichende Verfügbarkeit von Schlepperkapazitäten sicherzustellen, um im Falle einer Havarie rasch und effektiv Hilfe bereitstellen zu können. Für Supertanker ab einer festzulegenden Größe ist neben der obligatorischen Lot-

senpflicht in Küstennähe eine Begleitung durch Schlepper vorzuschreiben, um in navigatorisch besonders schwierigen Fahrwassern Havarien vorzubeugen.

5. Eine international einheitliche Arbeitssprache an Bord und in der Schiff-Land-Kommunikation sowie europaweite Standardisierung des Informationsaustausches über den Tankerverkehr sind schnellstmöglich verbindlich festzuschreiben und konsequent zu überprüfen.

6. Sonderkontrollen in den europäischen Häfen und in europäischen Gewässern durch nationale oder gemischte Inspektorenteams sind in den Fällen zu ermöglichen, in denen der Verdacht besteht, daß Schiffe technisch überaltert, sicherheitstechnisch unzureichend ausgestattet, schlecht gewartet oder mit ungenügend qualifizierter Besatzung ausgestattet sind. Die Hafenstaatkontrollrechte sind auszuweiten, um das Auslaufen solcher Sub-Standard-Schiffe bis zur Beseitigung der festgestellten Mängel zu unterbinden bzw. das Anlaufen europäischer Häfen zu untersagen. Die Hafenstaatkontrollvorgabe von jetzt 25 % ist bei Tankern auf 100 % zu erhöhen.

7. Die Kriterien für die Qualifikation der Schiffsbesatzung der Tanker einschließlich deren kontinuierlicher Weiterbildung müssen verbindlich fixiert und gemäß dem jeweiligen Stand des technischen Fortschritts angepaßt werden.

8. Die geltenden Haftungs- und Versicherungsregelungen sind analog dem 1990 in den USA beschlossenen Oil Pollution Act im Rahmen der EU und in Zusammenarbeit mit den übrigen Nord- und Ostseeanrainerstaaten weiterzuentwickeln.

9. Die Haftung für alle ökonomischen und ökologischen Schäden bei Öltankerunfällen muß weiterentwickelt werden. Die Bestimmungen des im Mai 1996 in Kraft getretenen neuen Ölhaftungsübereinkommens für Schäden beim Seetransport von Rohöl und Ölprodukten sind daraufhin zu überprüfen, ob sie geeignet sind, Umweltschäden aus Schiffahrtskatastrophen in unbegrenzter Höhe zu decken. Gegebenenfalls sind weitere Initiativen zu ergreifen, um Versender- und Empfängerkonzerne sowie den Flaggenstaat des Reeders in unbegrenzte Haftung zu nehmen. Dabei ist sicherzustellen, daß die Schadenersatzpflicht die Bekämpfung der materiellen Umweltschäden, die ökologischen Folgekosten an den betroffenen Küsten und Ersatzleistungen für die in ihrer beruflichen Existenz betroffene Bevölkerung umfaßt.

Bonn, den 27. Juni 1996

Dietmar Schütz (Oldenburg)
Annette Faße
Konrad Kunick
Klaus Lennartz
Wolfgang Behrendt
Lilo Blunck
Edelgard Bulmahn
Marion Caspers-Merk

Dr. Marliese Dobberthien
Elke Ferner
Monika Ganseforth
Angelika Graf (Rosenheim)
Dr. Liesel Hartenstein
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Gabriele Iwersen
Jann-Peter Janssen
Susanne Kastner
Horst Kubatschka
Dieter Maaß (Herne)
Christoph Matschie
Heide Mattischeck
Ulrike Mehl
Michael Müller (Düsseldorf)
Jutta Müller (Völklingen)
Günter Oesinghaus
Georg Pfannenstein
Karin Rehbock-Zureich
Siegfried Scheffler
Wilhelm Schmidt (Salzgitter)
Dr. Angelica Schwall-Düren
Wieland Sorge
Dr. Peter Struck
Dr. Bodo Teichmann
Margitta Terborg
Reinhard Weis (Stendal)
Heidemarie Wieczorek-Zeul
Berthold Wittich
Rudolf Scharping und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333